

**XXIIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
PARIS 2007**

QUÉBEC – RAPPORT NATIONAL

**DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUE ET DYNAMIQUES
SPATIALES : IMPACTS SUR LES TRANSPORTS
ET ENJEUX D'AVENIR**

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS2

**DEVELOPPEMENT DURABLE
ET MONDIALISATION :
LES ROUTES MAILLON DE LA CHAÎNE
DES TRANSPORTS**

Pierre DESGAGNES
Ministère des Transports du Québec
pdesgagnes@mtq.gouv.qc.ca

Résumé

Partant d'un bref survol des grandes caractéristiques spatiales et historiques de l'occupation du territoire québécois, le rapport tente d'abord de faire ressortir les articulations entre les dynamiques démographiques urbaines et interrégionales. Ensuite, le baby-boom de l'après guerre est examiné en insistant sur l'amplitude des variations de la fécondité et du nombre de naissances, avant et après le phénomène, de manière à bien exposer ses implications à moyen et plus long terme, sur la structure d'âge de la population du Québec et son évolution.

Cette évolution et ses impacts sur la demande en transport sont par la suite considérés par le biais d'une analyse croisée des statistiques démographiques et des données sur les titulaires de permis de conduire, détaillées selon le sexe et le groupe d'âge. En montrant que l'arrivée à l'âge adulte des cohortes de baby-boomers a multiplié le nombre des automobilistes potentiels, cette analyse permet d'élucider une bonne partie des très fortes augmentations de la circulation observées au cours des dernières décennies alors que la croissance démographique avait substantiellement fléchi.

Pour l'avenir, le vieillissement des cohortes du baby-boom restera le phénomène démographique dominant et les perspectives disponibles donnent à croire que le mouvement de concentration de la population dans le sud-ouest de la province devrait se poursuivre. Le rapport se conclut sur le constat que cette concentration ne permet d'espérer aucun bénéfice tangible du vieillissement démographique sur la demande en transport puisque les régions où les charges sur nos réseaux sont les plus élevées devraient poursuivre leur croissance et le moins souffrir du vieillissement.

1. EN INTRODUCTION : UN PEU DE GEOGRAPHIE ET UN PEU D'HISTOIRE

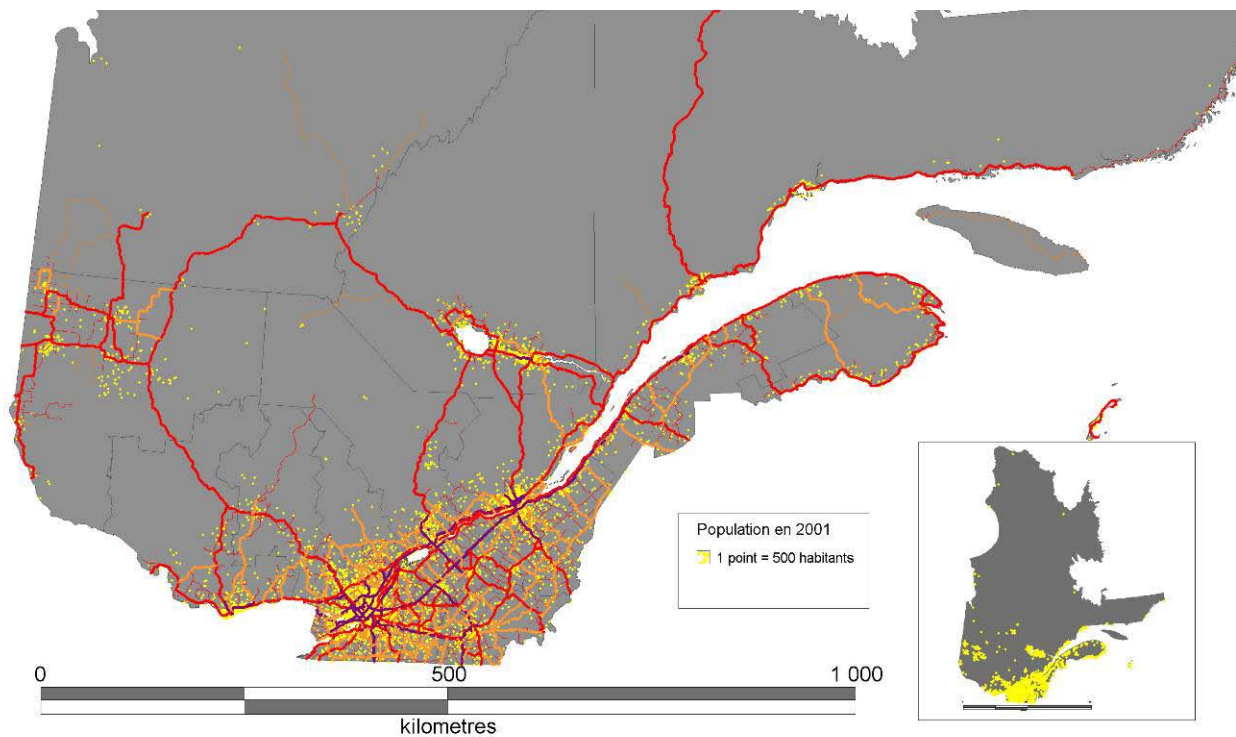
Avec ses 7,6 millions d'habitants très inégalement répartis sur un territoire de 1,67 million de km², le Québec se situe, en 2006, au deuxième rang des provinces canadiennes au titre de la population, mais au premier rang pour la superficie. On y trouve donc une densité de peuplement d'à peine cinq habitants au km² sur un territoire « trois fois plus grand que la France », comme les Québécois se plaisent souvent à le souligner.

Couverte d'immenses étendues de toundra et de forêts, semées de lacs et de rivières, la plus grande partie de ce territoire est cependant presque entièrement inhabitée. Les enjeux de transports y relèvent donc de problématiques d'accès aux ressources et de dessertes de communautés isolées et sont peu concernés par les grands mouvements de population et par la dynamique du vieillissement.

De fait, c'est dans les zones plus méridionales, aux dimensions plus restreintes, que se trouve l'essentiel des foyers de peuplement et des 30 000 km de voies qui composent le réseau routier sous la juridiction du ministère des Transports du Québec.

Cette zone habitée reste néanmoins très grande puisqu'elle s'étend d'est en ouest, sur plus de 1 000 km, du golfe Saint-Laurent à la frontière de l'Ontario, et est formée de régions bien distinctes qui se sont développées à des périodes différentes.

Longtemps confiné au sud du Québec et à la vallée du Saint-Laurent où, depuis les débuts du régime français, on pratiquait une agriculture relativement prospère, le peuplement a commencé à faire des sauts, loin, à l'intérieur des terres, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, avec le développement des chemins de fer et avec l'ouverture de nouveaux territoires à la colonisation.



Carte 1 - Réseau routier sous la juridiction du MTQ et distribution de la population en 2001

L'extension des opérations forestières, l'implantation de scieries et papeteries, l'exploitation de la force hydraulique et du potentiel minier ont par la suite pris le relais de la seule agriculture et porté le développement plus loin et plus haut à l'intérieur des terres, ou plus au nord, dans les « régions ressources » : Gaspésie, Abitibi, Saguenay–Lac-Saint-Jean, Côte-Nord, Nord-du-Québec, favorisant l'implantation d'un chapelet de petites communautés et villes industrielles vigoureuses mais souvent trop dépendantes d'une seule branche d'activité.

C'est à travers cette succession d'épisodes de développement que le Québec moderne s'est construit. Avec l'ouverture de nouvelles frontières, de nouveaux territoires ont bénéficié d'apports de population provenant non seulement des autres régions et des vieilles zones rurales mais aussi des centres urbains en expansion. C'est d'ailleurs sans doute là une des particularités de la dynamique démographique des nouveaux mondes que de permettre, mais sur d'assez brèves périodes, des mouvements de contre-urbanisation, puisqu'ils amènent des populations urbaines vers les régions éloignées.

Quant aux grandes zones urbaines, bien que les trois principaux établissements français du XVII^e siècle, Québec, Trois-Rivières et Montréal, soient tous trois devenus d'assez importantes agglomérations, seul Montréal a vraiment réussi à s'affirmer comme une grande métropole à l'échelle continentale. Avec ses 3,6 millions d'habitants, la région métropolitaine immédiate regroupe aujourd'hui près de la moitié de la population du Québec et, si l'on considère son aire d'influence, c'est de plus des deux tiers de la population dont il est question.

En fait, si la dynamique démographique québécoise a longtemps pu être décrite en termes d'aires d'influence et de pôles de croissance hiérarchisés, le rapide développement des zones péri-métropolitaines qui a marqué les deux dernières décennies semble nous amener vers une reconfiguration du système régional selon une organisation en quelques grands blocs exposés à des perspectives de croissance très différentes.

D'abord, une très grande zone, en forte croissance, qui englobe non seulement la région métropolitaine de Montréal mais couvre en fait tout le sud-ouest du Québec et s'étend des Laurentides (au nord de Montréal) jusqu'aux frontières avec les États-Unis et avec l'Ontario.

Ensuite, un bloc que l'on pourrait appeler le Québec central : Mauricie, Centre-du-Québec, région de la Capitale, Chaudière-Appalaches, dont les perspectives, sans être franchement mauvaises, se situent un peu en dessous de la moyenne provinciale.

Enfin, la grande couronne des « régions–ressources » : Abitibi, Saguenay–Lac-St-Jean, Côte-Nord, Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, d'un développement plus récent, mais pour qui la décroissance est déjà commencée et semble, à bien des égards, inéluctable. Avec la mortalité plus sévère qui frappe les populations vieillissantes, bon nombre de communautés de ces régions se trouvent déjà ou se trouveront, à plus ou moins brève échéance, aux prises avec une dynamique de décroissance naturelle qui prendra le relais des pertes migratoires dans la diminution des populations.

Avec, d'un côté, une très grande zone, très urbanisée et en forte croissance, et de l'autre, des régions entières exposées à des perspectives de croissance anémiques, sinon négatives, on comprendra que le Québec ne pourra pas trop compter sur de grands apports de population pour rentabiliser les investissements qu'il devra consentir sur son réseau routier dans les régions périphériques non plus que sur un rééquilibrage naturel des charges pour régler les problèmes de congestion dans les grandes zones urbaines.

2. URBANISATION – PERIURBANISATION : LE MOUVEMENT EN DEUX TEMPS DE LA CROISSANCE URBAINE

Les formes urbaines peuvent être plus ou moins denses ou étalées, le tissu bâti continu ou fractionné, mais ce n'est qu'exceptionnellement, en raison de contraintes géographiques, économiques ou politiques majeures, que les villes se redéveloppent entièrement sur elles-mêmes. Au Québec, comme c'est généralement le cas en Amérique du Nord, l'abondance du terrain et la structure de la propriété ont contribué à maintenir des prix bas sur le marché foncier et nettement favorisé l'étalement urbain.

Aussi, parce qu'il accorde une importance particulière à la préservation de son patrimoine bâti et à la conservation des logements existants, le Québec s'est doté de diverses politiques et réglementations qui limitent les possibilités de redéveloppement et excluent pratiquement les opérations de démolition – reconstruction d'une quelconque envergure. Bref, même si les pouvoirs publics favorisent aujourd'hui un aménagement mieux coordonné et un habitat plus dense, l'essentiel de la croissance urbaine continuera de se traduire par le développement de nouvelles zones plutôt que par de vastes opérations de redéveloppement dans le tissu urbain existant.

Si l'on doit parler d'un mouvement en deux temps : « urbanisation – périurbanisation », pour décrire le processus, c'est par ailleurs qu'il s'agit typiquement d'une des formes concrètes de la croissance urbaine que de se dérouler en deux étapes non seulement dans le temps, mais aussi dans l'espace.

2.1 À la source du mouvement : formation des surplus de population dans les zones rurales et les communautés mono industrielles

Parce que la terre ne peut faire vivre qu'une population finie, pour des pratiques agricoles données, et parce que la fécondité est traditionnellement plus élevée dans les campagnes que dans les villes, les zones rurales produisent généralement des excédents de main-d'œuvre qui alimentent le flux de population vers les agglomérations urbaines. Le Québec en cette matière n'a pas fait exception et ce mouvement d'exode rural est une des bases traditionnelles de l'urbanisation.

Comme nous l'avons évoqué plus haut, il peut arriver que ce mouvement s'inverse quand de nouvelles terres sont mises en valeur, à l'occasion d'épisodes de colonisation, mais, après une plus ou moins longue phase d'expansion, la population finit par rattraper le point d'équilibre et les migrations doivent recommencer. Ce phénomène bien connu qui semble aller de soi, joue cependant aussi pour les communautés mono industrielles dont les dernières implantations au Québec sont encore relativement récentes. Même assez importante pour présider à la fondation d'une petite ville, une mine ou une usine n'a que des besoins finis en matière de main-d'œuvre qui, en dernière analyse, déterminent la taille de la communauté qu'elle peut supporter tout comme l'état de l'agriculture détermine la taille d'une communauté rurale.

Or, si les derniers épisodes de colonisation agricole remontent à la grande crise économique des années vingt, plusieurs petites villes industrielles ou villes minières du Québec ont été fondées, ou ont connu une subite expansion, dans les années quarante ou cinquante et même, plus récemment, jusque dans le milieu des années soixante-dix. Il y a donc des régions entières dont le développement est encore très récent et qui sont passées, en quelques décennies, d'une croissance rapide à d'importantes pertes migratoires. Même si le baby-boom n'a pas de lien direct avec cette problématique, il a néanmoins amplifié la croissance dans la phase d'expansion et aggravé les pertes lorsque les cohortes du baby-boom ont atteint l'âge actif.

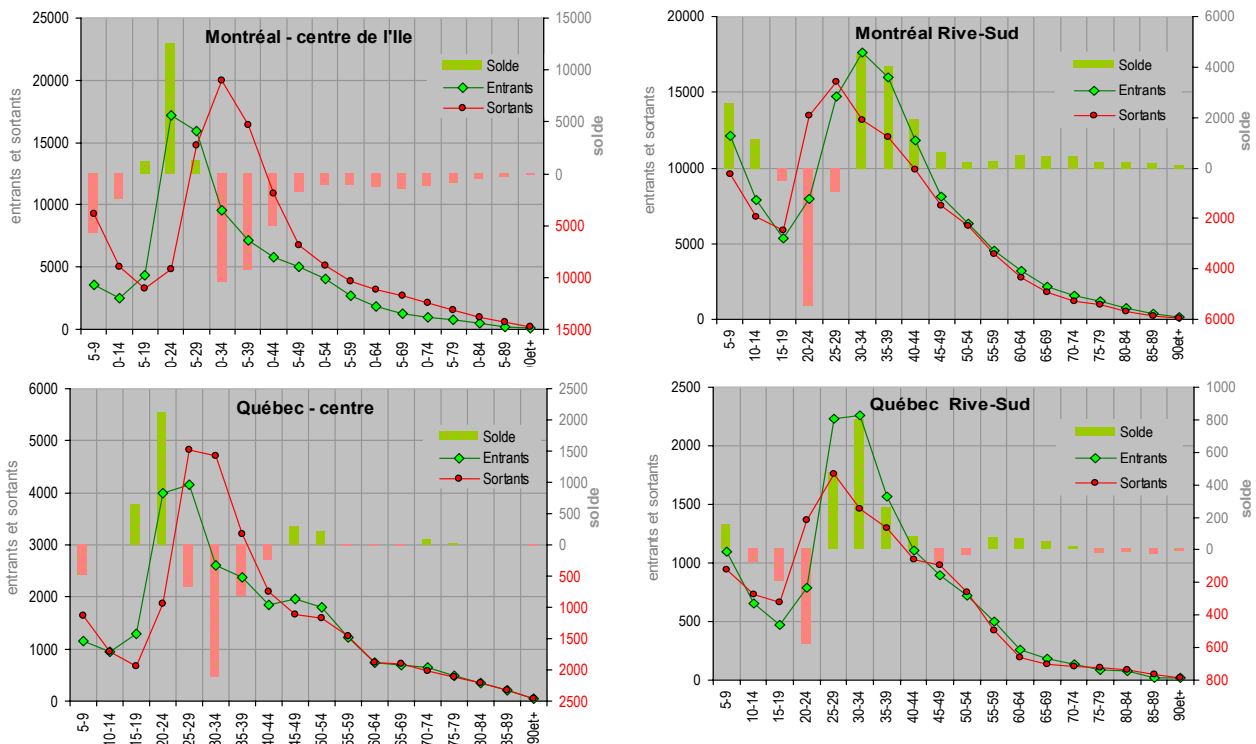
2.2 Dynamique démographique métropolitaine : trajectoires individuelles et organisation de l'espace

Même s'il y a toujours des exceptions, deux moments forts ressortent des trajectoires résidentielles suivies par un très grand nombre d'individus : le départ du foyer familial qui coïncide avec (ou suit de peu) leur arrivée à l'âge adulte ; et, de dix à quinze ans plus tard, leur déménagement dans la demeure qui leur servira à leur tour de résidence familiale. Dans l'espace urbain, ces mouvements suivent des orientations dominantes : de la périphérie (ou de l'extérieur) vers le centre pour le premier, et du centre vers la périphérie pour le second, orientations qui donnent des profils migratoires très caractéristiques mais opposés aux zones urbaines centrales et aux zones de banlieue.

Il y a clairement (Figure 1) des âges où l'on arrive en ville (15-29 ans) et d'autres, un peu plus vieux (30-44 ans), où l'on va s'installer en banlieue pour y faire et/ou élever ses enfants. Ce schéma connaît bien sûr une infinité de nuances mais les mêmes formes se retrouvent d'une région à l'autre et d'une période à l'autre et sont toujours reconnaissables lorsque l'on délimite adéquatement les territoires d'analyse.

On notera aussi que le mouvement des jeunes ménages en faveur des localisations résidentielles périphériques sont généralement prises sous contraintes de budget, à un moment dans la vie des familles où leurs besoins en logement sont souvent les plus

grands, mais avant qu'elles n'aient pu atteindre le sommet de leurs espérances de revenus. Même si la banlieue peut être valorisée pour elle-même, il semble y avoir là une conjonction de facteurs démographiques et économiques bien plus marquante que ne pourrait l'être une simple affaire de préférences.



Sources: Statistique Canada (10) et (11) et calculs MTQ

Figure 1 – Profils migratoires infrarégionaux : région de Montréal et de Québec, 1996-2001

Bref, en autant que la croissance urbaine restera largement le fait de la formation ou de l'arrivée de jeunes ménages sur le marché résidentiel métropolitain, on doit s'attendre à la poursuite du mouvement de périurbanisation qui a marqué le développement de nos villes depuis leur fondation.

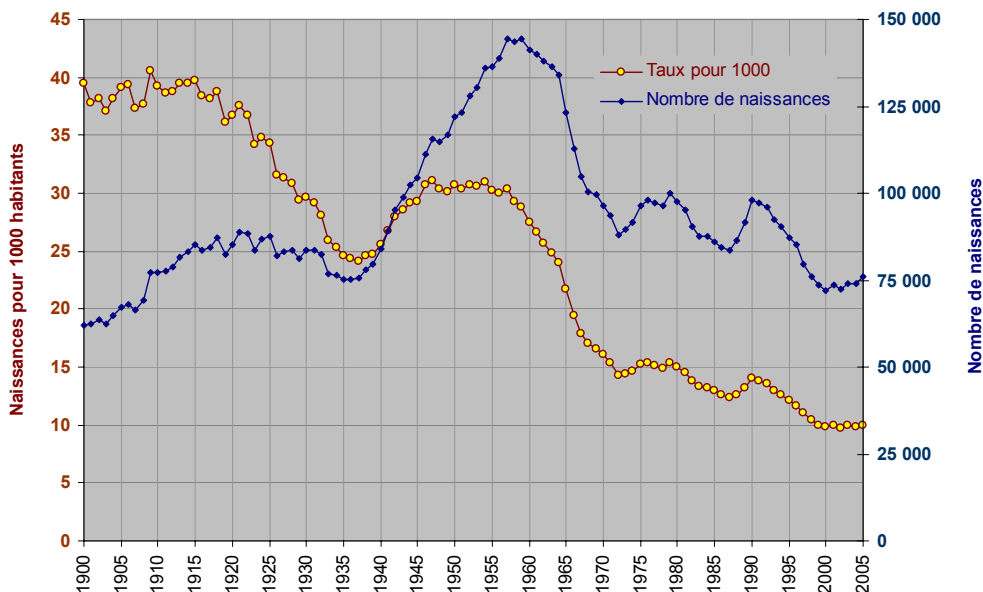
3. BABY-BOOM ET DEMANDE EN TRANSPORT : L'HISTOIRE RECENTE

Au début du XX^e siècle, le Québec et le reste du Canada étaient bien engagés dans le processus de transition démographique qui les faisait passer d'un régime à mortalité et natalité élevées au régime à mortalité et natalité faibles, qui s'imposait dans toutes les contrées développées. Quoique le nombre annuel de naissances ait augmenté jusqu'au milieu des années vingt, le taux de natalité était en chute presque constante depuis 1910, bien avant donc, qu'on puisse en imputer la faute à la grande crise de 1929.

C'est sur cette toile fond que s'est produit le baby-boom de l'après-guerre : une explosion du nombre des naissances qui prenait appui sur une très importante augmentation de la fécondité et représentait donc un réel revirement de tendances (Figure 2).

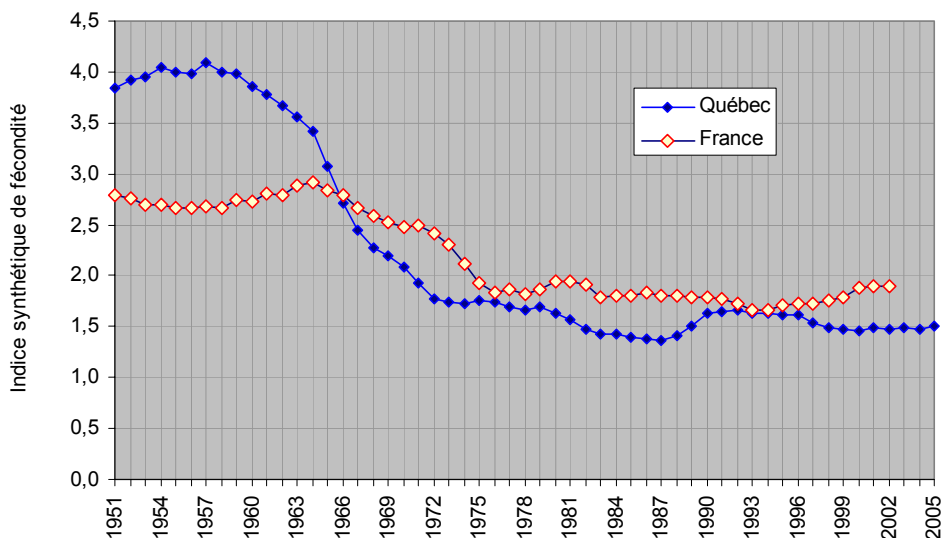
De 5,4 enfants par femme en 1911, l'indice synthétique de fécondité (ISF) du Québec avait baissé à 5,3 en 1921, à 4 en 1931 et jusqu'à un creux de 3,2 en 1939. Durant le baby-boom, l'ISF est remonté au-dessus de 3,9 dès 1952 et s'est maintenu tout près de 4 jusqu'à la fin des années cinquante avec un sommet de 4,1 en 1957. La remontée était

donc très significative mais elle a été complètement occultée par la rapidité et la sévérité de la chute qui a suivi. Encore à 3,8 en 1961, l'ISF était tombé sous la barre des 2 enfants par femme en 1971 et ne l'a jamais refranchi par la suite.



Source: ISQ (4)

Figure 2 – Nombre de naissances et taux brut de natalité, le Québec, 1900-2005



Sources: INED pour la France, ISQ (3) pour le Québec

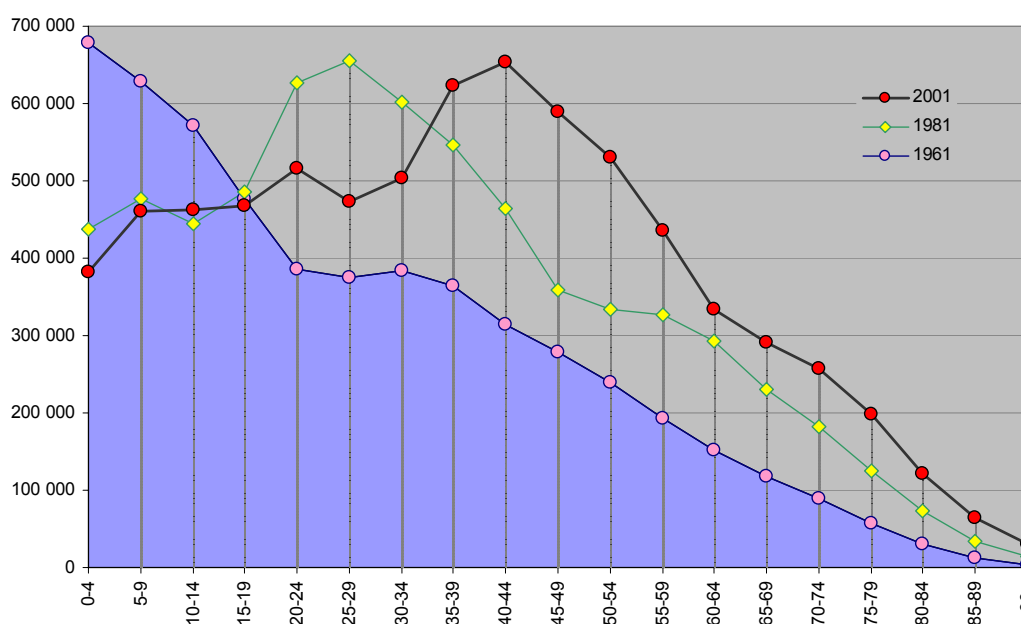
Figure 3 – Évolution de la fécondité: Québec, 1951-2005 et France, 1951-2002

Pour apprécier l'amplitude de cette variation on se référera à la Figure 3 où nous avons reproduit l'évolution des indices synthétiques de fécondité pour le Québec et la France, depuis 1951. Malgré un assez net changement de régime, entre les années soixante et soixante-dix, on pourra voir que les variations dans la fécondité des Françaises sont beaucoup moins importantes que celles qui se sont produites au Québec durant la même période. Sachant aussi que ces variations de fécondité se sont répercutées sur le nombre des naissances, on comprendra que le différentiel entre les générations du baby-boom et les générations suivantes est considérablement plus élevé au Québec qu'en France.

3.1 La longue marche des baby-boomers

De 1956 à 1960, au plus fort du baby-boom, il est né 712 000 Québécois, 59 000 de plus que dans le lustre précédent et 41 000 de mieux que de 1961 à 1965. Après, les choses se sont gâtées. Entraîné par la chute de la fécondité, le nombre des naissances a plongé à 514 000 entre 1966 et 1970 et est tombé bien en dessous la barre des 500 000, entre 1971 et 1976, avec un modeste 459 000, pour ne jamais plus la retraverser par la suite.

Cette chute du nombre de naissances s'est produite malgré l'augmentation de la population féminine d'âge fécond. C'est dire la profondeur du changement d'attitude à l'égard de la maternité et c'est dire aussi l'importance du manque à gagner qui a résulté de la poursuite de la tendance à la baisse de la fécondité alors que les cohortes du baby-boom atteignaient progressivement leur âge fécond. Un des faits les plus marquants de l'évolution démographique récente, c'est d'ailleurs que le contrecoup du baby-boom n'a pas eu lieu. Même avec une fécondité faible on s'attendait à ce que, par un simple effet de nombre, l'arrivée à maturité des filles du baby-boom produise une deuxième vague dans le volume des naissances. Or, la fécondité a continué à descendre et n'a jamais été aussi faible au Québec qu'à la fin des années quatre-vingt, au moment où les plus grandes cohortes du baby-boom auraient dû être au sommet de leur période féconde.



Sources: Statistique Canada (9) et (12)

Figure 4 – Structure d'âge de la population du Québec, 1961, 1981 et 2001

Avec le vieillissement naturel de l'ensemble des cohortes, le faible niveau des naissances qui prévaut depuis la fin du baby-boom a donné à la structure d'âge de la population du Québec un profil très particulier, dont l'évolution (Figure 4) rappelle de plus en plus le mouvement d'une lame de fond qui emporte tout sur son passage...

On voit très bien que les 0-4 ans de 1961, qui formaient la plus grande cohorte du baby-boom, étaient encore les plus nombreux 20 ans plus tard, chez les 20-24 de 1981, et l'étaient toujours, à 40-44 ans, au recensement de 2001. Entre ces divers âges, ils ont traversé toutes les principales étapes qui vont de l'enfance à la maturité : petite enfance, scolarisation, arrivée sur le marché du travail, formation d'une famille, etc. ; et ont échangé

leurs landaus et poussettes contre des voitures familiales ou des véhicules utilitaires sport (VUS) en passant par les vélos, bus scolaires, etc.

3.2 L'autre versant

La Figure 4 permet aussi de voir que les 0-4 ans de 2001 représentaient le plus petit groupe parmi les moins de 60 ans. Leur effectif d'à peine 376 000 personnes témoigne d'un recul important par rapport à leurs prédécesseurs, puisque l'on comptait 455 000 enfants de 0-4 ans au recensement de 1996, dont l'immense majorité se retrouvait parmi les 457 000 enfants de 5-9 ans en 2001.

Bien que le Québec soit un système ouvert, globalement bénéficiaire dans ses échanges avec l'extérieur, l'état passé de la natalité demeure le facteur le plus important de la distribution des effectifs entre les groupes d'âge. Si le groupe des 0-4 ans de 2001 était si peu nombreux, c'est en raison d'une faible fécondité dans la période 1996-2001, en légère baisse d'ailleurs par rapport à la période précédente, et aussi parce que la population féminine d'âge fécond était elle-même en diminution. En ne considérant pour le calcul que les effectifs des 20-44 ans au moment du recensement, il appert en effet que la population féminine de référence était de 1 330 000 personnes en 2001 contre 1 395 000 en 1996, elle-même en baisse par rapport au sommet de 1 428 000 atteint en 1991.

Ces chiffres sont évidemment très grossiers. Ils ne tiennent aucun compte des variations importantes de la fécondité entre les groupes d'âge, non plus que de la tendance à une augmentation de l'âge à la maternité, qui donne à croire que la descendance finale des générations du baby-boom devrait tourner autour de 1,6 enfant par femme, mieux que les 1,4 et 1,5, que laissaient craindre les données du moment, des années quatre-vingt.

Descendance finale, c'est là tout le problème puisque les dernières cohortes du baby-boom sont en train de sortir définitivement de leur période féconde. Les filles nées au début des années soixante ont toutes aujourd'hui franchi le cap de la quarantaine. Sans être nulle, leur contribution restante à la population ne pourra donc être que marginale et il est donc clairement établi que toutes les cohortes du baby-boom auront grossièrement fait défaut d'assurer leur remplacement. Ce n'est cependant qu'à très long terme que le manque à gagner deviendra bien visible, lorsque les cohortes du baby-boom auront atteint les âges où la mortalité commence à sévir significativement.

D'ici là, le phénomène démographique majeur continuera d'être le vieillissement des baby-boomers et il entraînera dans son sillage un vieillissement marqué et de plus en plus rapide de la population.

3.3 Vieillesse démographique et demande en transport : un suivi à travers le cas des titulaires de permis de conduire

Bien que ni le parc de véhicules en circulation, ni le kilométrage total effectué sur nos routes ne soient simplement fonction du nombre de personnes qui sont titulaires d'un permis de conduire, il existe entre ces grandeurs des relations suffisamment étroites pour que l'examen de l'évolution de la population des titulaires de permis présente un intérêt pratique certain pour une administration routière. En fait, un tel examen permet d'élucider une bonne partie de l'augmentation du trafic en la ramenant à des phénomènes sociaux et démographiques indiscutables et peut contribuer ainsi à dissiper certains mythes particulièrement néfastes du point de vue de la planification des transports.

Notons d'abord (Figure 5) que, pour la période 1985-2005, la population des titulaires de permis de conduire et le parc des véhicules de promenade ont varié, grosso modo, de concert mais tout de même avec une augmentation un peu plus rapide du parc de véhicules que du nombre de conducteurs. Même si le parc n'est pas uniformément distribué, on comprendra aussi que, avec un ratio de 1,26 titulaire par véhicule de promenade en 2005, le niveau général de motorisation était très élevé. En fait, au Québec comme dans le reste du Canada, le seuil d'accès à l'automobile est très bas et inclut des étudiants, travailleurs à temps partiel, et des ménages à faibles revenus. On doit savoir cependant qu'en dehors des principaux centres urbains les distances sont grandes et les services de transport en commun très peu développés, sinon inexistants. L'automobile est donc souvent une nécessité.

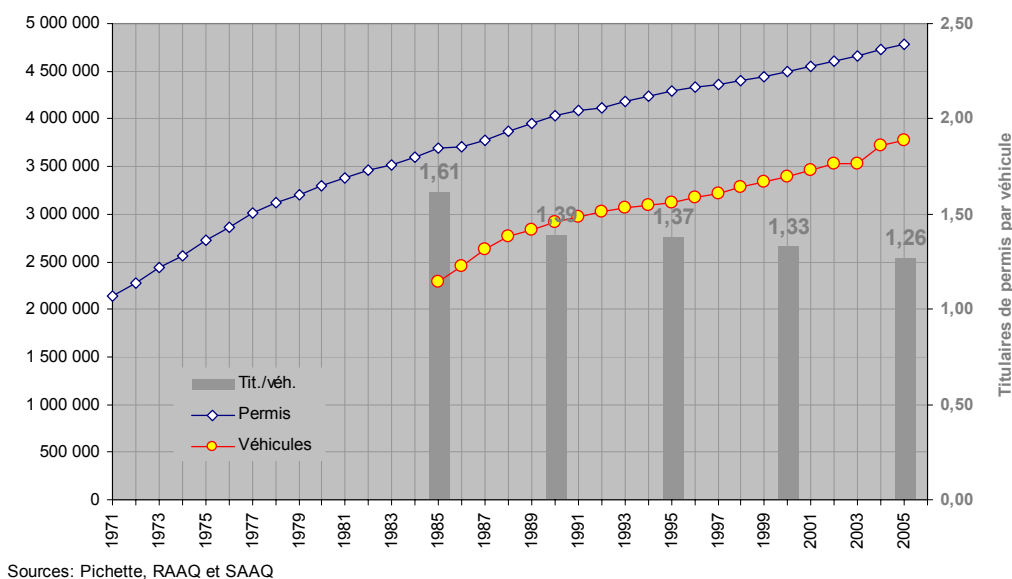


Figure 5 – Nombre de titulaires de permis de conduire, 1971-2005 et parc de véhicules de promenade, 1985-2005, Le Québec

Bref, au cours des vingt dernières années, le parc de véhicules de promenade a augmenté de 1,495 million d'unités pendant que la population de titulaires de permis passait de 3,69 millions à 4,77 millions d'individus pour une augmentation d'un peu plus d'un million. Il s'agit donc d'augmentations très importantes et aussi de fractions non négligeables de la population totale puisque, en 2005, les titulaires de permis représentaient 63 % de la population du Québec contre 55 % en 1985.

Depuis 1971, sur une période plus longue mais pour laquelle les changements de définitions et l'apparition de nouvelles catégories rendent trop difficile le suivi du stock de véhicules, on peut néanmoins noter que le nombre de titulaires de permis a plus que doublé, passant de 2,14 à 4,77 millions. Il s'agit d'une augmentation sans commune mesure avec celle de la population totale durant la même période : 930 000 habitants, et il peut être tentant de trouver qu'une telle augmentation est absolument disproportionnée et devrait nous faire craindre le pire au regard des perspectives d'évolution du trafic automobile... Que s'est-il passé réellement ? En substance, deux phénomènes : le premier nous renvoie au simple vieillissement des cohortes du baby-boom et le deuxième, concomitant, découle de la manifestation, dans l'univers des transports, du grand mouvement d'émancipation des femmes.

Comme on peut le constater à la Figure 6, le différentiel des variations globales entre la population totale et les titulaires de permis se comprend plus aisément quand on considère les données détaillées selon l'âge et le sexe. Si, en 1971, la très grande majorité des baby-boomers étaient encore des enfants d'âge scolaire, bien trop jeunes pour compter parmi les titulaires de permis, leur situation en 2001 était toute autre, puisqu'ils avaient presque tous franchi le cap de la quarantaine. On voit aussi qu'en 2001 les effectifs dans les groupes d'âges les plus jeunes comptaient pour une très faible portion de la population totale. Alors qu'en 1971 les moins de 20 ans représentaient encore 40 % de l'ensemble de la population en 2001, ils ne comptaient plus que pour 24 % du total. Quant aux plus jeunes, les 0-14 ans, qui sont exclus de la population des titulaires mais qui sont évidemment inclus dans la population totale, leur poids démographique a glissé, en trente ans, de 29 % à 17 %.

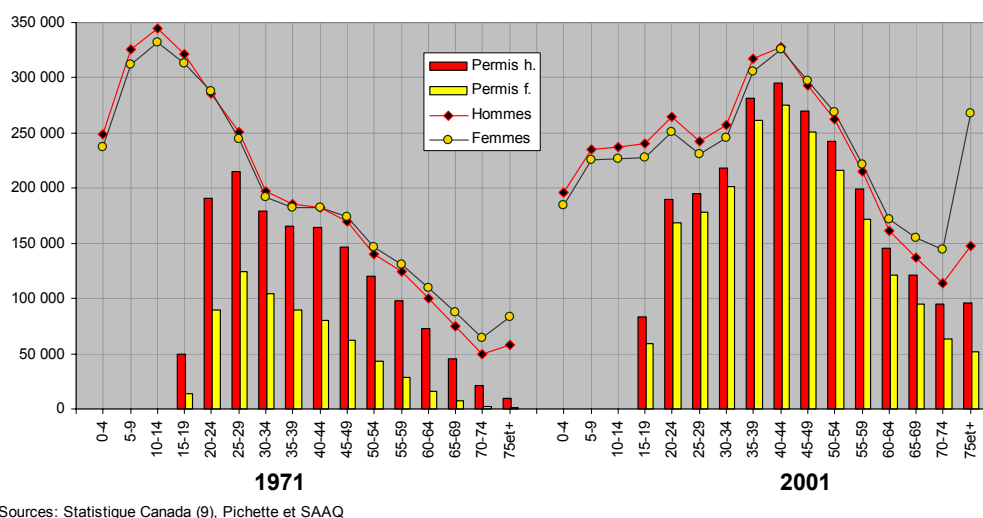


Figure 6 – Population et titulaires de permis selon l'âge et le sexe, Le Québec, 1971 et 2001

Toutes choses étant égales par ailleurs, le simple vieillissement de cohortes du baby-boom pouvait donc produire, et a produit, une forte augmentation du nombre d'automobilistes, sans rapport avec l'accroissement démographique total.

Si la population était uniformément distribuée entre les groupes d'âges ou si la situation démographique permettait de conserver une distribution strictement pyramidale (comme c'est encore probablement le cas dans la plupart des pays en développement), le compte total de la population pourrait certainement donner une mesure adéquate de l'évolution de la demande en transport. Dans les contrées qui ont connu le baby-boom et qui sont donc particulièrement exposées à une dynamique de vieillissement, le simple décompte de la population est un très mauvais indicateur, surtout lorsqu'il s'agit de comparer des évolutions entre elles. C'est vrai pour l'appréciation du nombre d'automobilistes et de la motorisation, et c'est vrai aussi pour l'évaluation des clientèles scolaires, de la participation au marché du travail, etc.

D'autre part, l'examen des données détaillées (Figure 6) permet aussi d'apprécier les différenciations selon le sexe et de constater que, si les femmes étaient très fortement sous représentées dans la population des titulaires de permis en 1971, cet écart s'est nettement résorbé depuis lors.

Pour mieux apprécier l'importance de la réduction des disparités selon le sexe, l'idéal reste cependant de considérer l'évolution des taux de titulaires selon l'âge et le sexe, taux

qui correspondent à la proportion de la population qui détient un permis dans chaque sous-groupe. Or, comme on peut le constater à la Figure 7, le mouvement de rattrapage suivi par les taux féminins est véritablement remarquable. En une trentaine d'années, les écarts entre les genres sont passés, chez les 20-45 ans, de 35 %, 40 % et 45 % à 3 %, 4 % ou 5 %, alors que chez les femmes plus âgées, les taux ont progressés de presque rien à des niveaux tout à fait comparables à ceux des hommes en 1971.

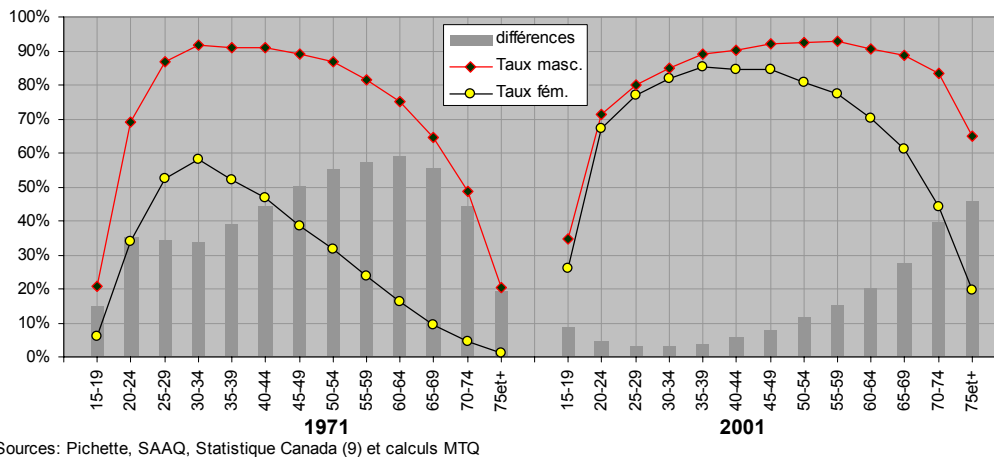


Figure 7 – Taux de titulaires de permis, différence entre les genres, 1971 et 2001

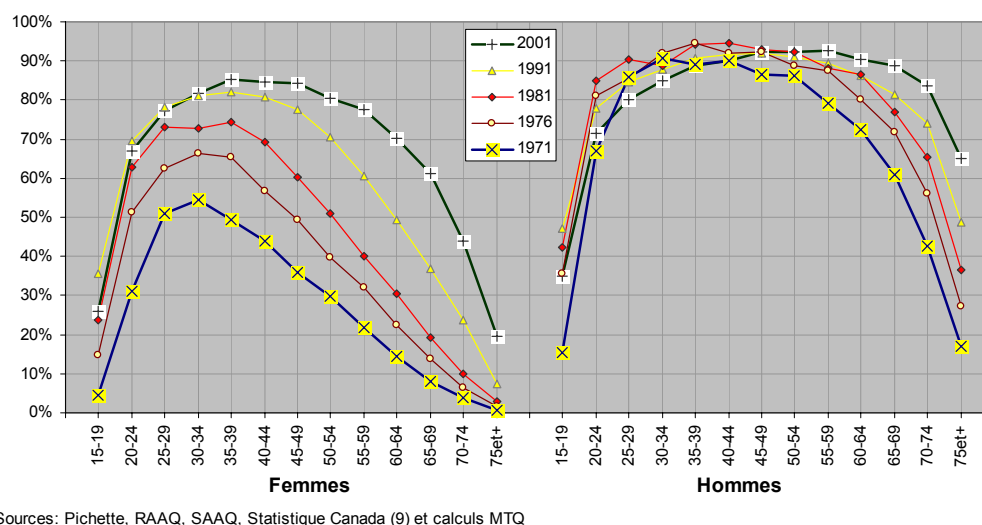


Figure 8 – Évolution des taux de titulaires de permis selon le sexe et l'âge, le Québec, 1971 et 2001

C'est d'ailleurs là l'autre point le plus important de toute cette dynamique, à savoir que non seulement les taux masculins ont bougé, mais qu'ils l'ont fait dans le sens d'un accroissement systématique chez les plus âgés. Certes, la progression des taux a été beaucoup moins régulière chez les hommes que chez les femmes. On observe en effet des fluctuations chez les moins de 50 ans, qui se soldent même, pour les plus jeunes par de nets reculs (Figure 8). Toutefois, les taux chez les plus âgés montrent des augmentations ininterrompues et qui sont de plus en plus importantes avec l'âge.

Cet état de chose déjoue évidemment les pronostics de ceux qui espéraient que le vieillissement de la population freine la progression de l'automobile et favorise l'utilisation des transports en commun (TC).

Les statistiques relatives aux permis de conduire ainsi que les résultats des enquêtes sur les déplacements réalisées dans les grandes régions urbaines donnaient à voir, en effet, que les populations plus âgées étaient beaucoup moins motorisées et faisaient un beaucoup plus grand usage du transport collectif dans leurs déplacements. Sur cette base, il pouvait être tentant de conclure que les augmentations importantes d'effectifs dans les groupes d'âge avancés se traduiraient naturellement par un réaménagement des répartitions modales à l'avantage des TC. C'était malheureusement un raisonnement à contresens s'appuyant sur une interprétation erronée des données par âge. Pendant que nous voyons des accroissements dans les colonnes de nos tableaux de données, la réalité du vieillissement est plutôt celle des personnes qui assistent, avec déplaisir, au spectacle du temps qui passe. Alors que la jeunesse est l'époque où il semble que les grandes étapes de la vie n'arrivent jamais assez vite, la vieillesse est celle où tout va trop vite et où les changements sont rarement désirés. Bref, le vrai moteur des changements que l'on observe dans les comportements par groupe d'âge, c'est souvent la résistance aux changements et la persistance des habitudes acquises dans la jeunesse. Si les hommes et les femmes âgés d'aujourd'hui sont bien davantage motorisés que leurs prédécesseurs, c'est parce que les jeunes d'avant-hier font tout ce qu'ils peuvent pour garder leur voiture le plus longtemps possible...

En des termes plus abstraits, il conviendrait de parler d'effets d'âge et d'effets de cohortes. Plusieurs des phénomènes que nous avons observés faisaient suite à l'arrivée de très grands groupes de personnes (les baby-boomers) à certains âges clefs. D'autres, tout aussi importants sinon, davantage, découlent du fait qu'en vieillissant les baby-boomers ont répandu leurs nouveaux comportements dans le corps social en les transportant avec eux d'âge en âge.

3.4 Variations régionales

Des mouvements comme ceux que nous venons d'examiner reposent sur des éléments tellement fondamentaux qu'aucune zone ou région du Québec ne peut en rester à l'écart. Malgré toutes les nuances et les particularités locales, toutes les régions ont connu le baby-boom, et c'est dans toutes les régions que les femmes des nouvelles générations et les baby-boomers, en vieillissant, sont devenus des automobilistes.

Tableau 1 – Population, titulaires de permis et parc automobile (véhicules de promenade) par grands blocs régionaux, 1986-2005

	Sud-Ouest						Québec central						Régions ressources					
	Population		Permis		Véhicules		Population		Permis		Véhicules		Population		Permis		Véhicules	
1986	4 368 255	100	2 376 588	100	1 562 782	100	1 425 717	100	832 905	100	559 923	100	914 496	100	486 054	100	320 876	100
1991	4 672 688	107	2 655 041	112	1 921 963	123	1 483 363	104	912 289	110	669 598	120	908 535	99	520 489	107	377 615	118
1996	4 829 982	111	2 806 188	118	2 039 463	131	1 511 381	106	968 966	116	720 730	129	905 533	99	547 250	113	413 435	129
2001	4 996 677	114	2 978 778	125	2 244 768	144	1 525 282	107	1 012 275	122	780 041	139	875 031	96	552 392	114	433 576	135
2005	5 191 729	119	3 160 156	133	2 470 662	158	1 550 981	109	1 057 478	127	844 986	151	855 436	94	558 697	115	463 958	145

Sources: RAAQ, SAAQ, Statistique Canada (9) et calculs MTQ

Si les phénomènes eux-mêmes se sont manifestés partout, leur ampleur et leur rythme ont présenté cependant des variations régionales significatives dont la plus importante est probablement la discordance clairement visible pour le groupe des « régions – ressources », entre la décroissance de leur population et les augmentations majeures qu'elles ont connues au regard du nombre de titulaires de permis de conduire et de véhicules de promenade (Tableau 1). Pour un indice de 100 en 1986, leur population a diminué de 6 % en vingt ans jusqu'à l'indice 94, alors que le nombre de titulaires de permis augmentait de 15 % et le parc de véhicule automobile, de 45 %...

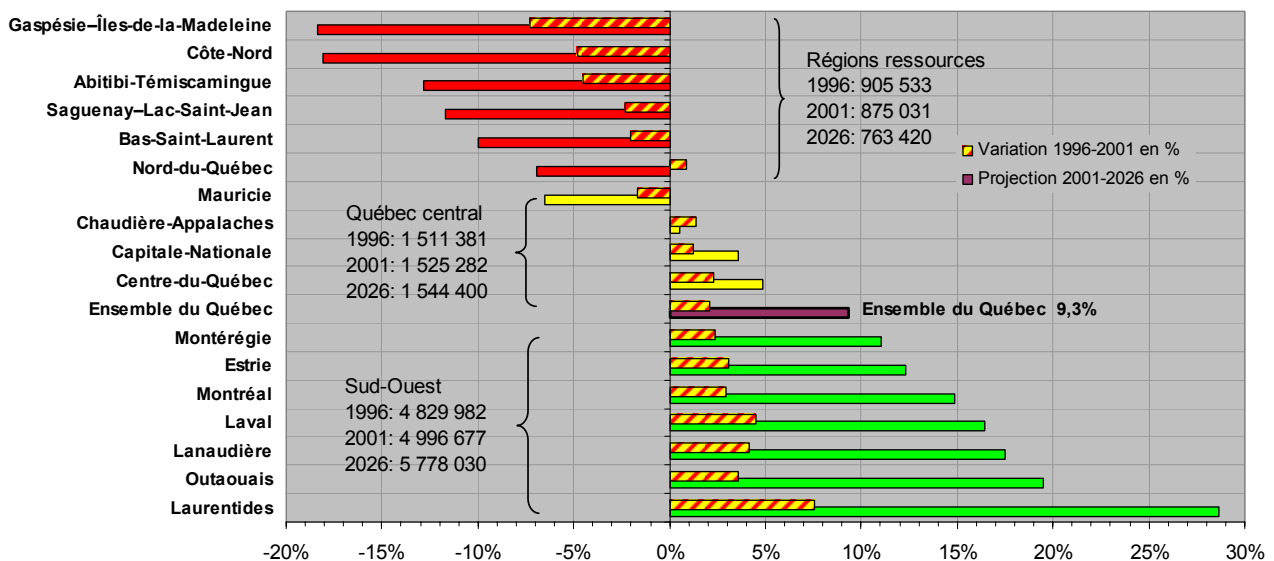
Cet état de chose montre bien à quel point le chiffre total de la population peut être un mauvais indicateur mais il illustre aussi le peu de bénéfice à escompter et les difficultés qu'il peut y avoir à s'ajuster à un contexte de décroissance.

Dans une situation théorique idéale, on pourrait espérer que les différentiels de croissance permettent de dégager des ressources à partir des zones en perte de vitesse pour les réaffecter dans les zones en expansion. Or, au moins pour ce qui concerne le domaine routier, on voit qu'une décroissance de la population peut fort bien aller de pair avec des augmentations très appréciables du nombre de conducteurs et du parc de véhicules.

4. LES PERSPECTIVES

Selon la dernière édition des projections démographiques préparées par l'Institut de la Statistique du Québec, la population de la province devrait franchir le cap des 8 millions d'habitants en 2021 et continuer d'augmenter de plus en plus lentement par la suite jusqu'à un sommet de 8,11 millions, qui serait atteint vers 2031.

À l'échelle régionale, ces perspectives sont surtout favorables au sud-ouest du Québec, qui devrait pouvoir compter sur une assez solide croissance (16 % en 25 ans), alors que les régions centrales devraient se maintenir à leur niveau actuel et les régions ressources, poursuivre leur décroissance (Figure 9).



Source: ISQ (5) et Statistique Canada (9)

Figure 9 – Grands blocs régionaux, évolution de la population 1996-2001 et perspectives 2001-2026

Pour les prochaines décennies, le vieillissement des cohortes du baby-boom représente évidemment le phénomène le plus marquant et le moins incertain de l'évolution démographique prévisible. Les baby-boomers qui sont aujourd'hui dans la cinquantaine seront devenus des septuagénaires dans une vingtaine d'années, et le poids des 60-74 ans s'en trouvera donc, dans toutes les régions, considérablement augmenté.

Le vieillissement de la population ne se manifestera pas partout cependant avec la même intensité. Bénéficiant d'apports de population provenant du reste de la province, d'ailleurs au Canada et de l'étranger, le sud-ouest du Québec (Figure 10) devrait pouvoir conserver un profil relativement jeune avec, à l'horizon 2026, encore 70 % de sa population qui aurait moins de cinquante ans.

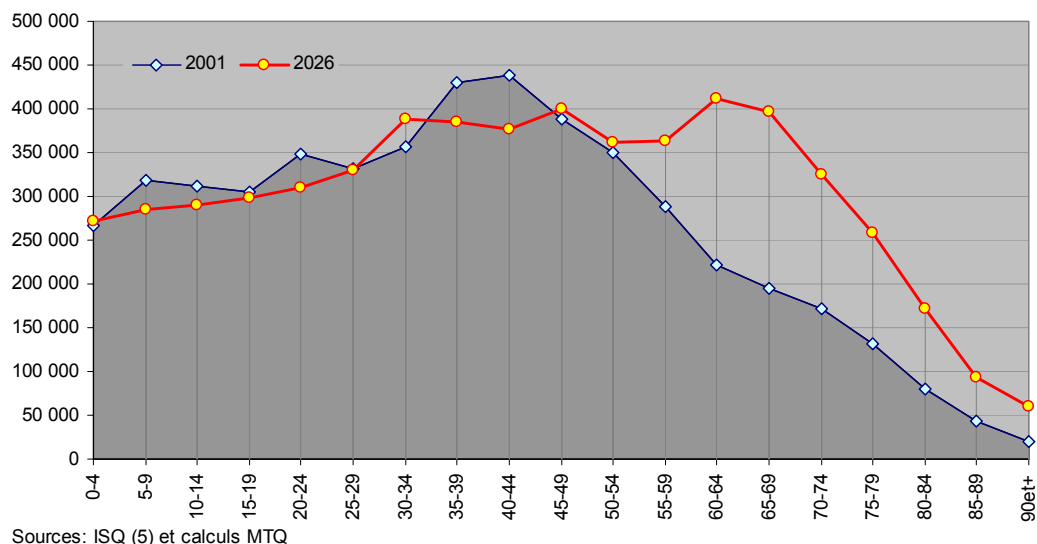


Figure 10 – Sud-ouest du Québec, structure d'âge de la population 2001 et perspective 2026

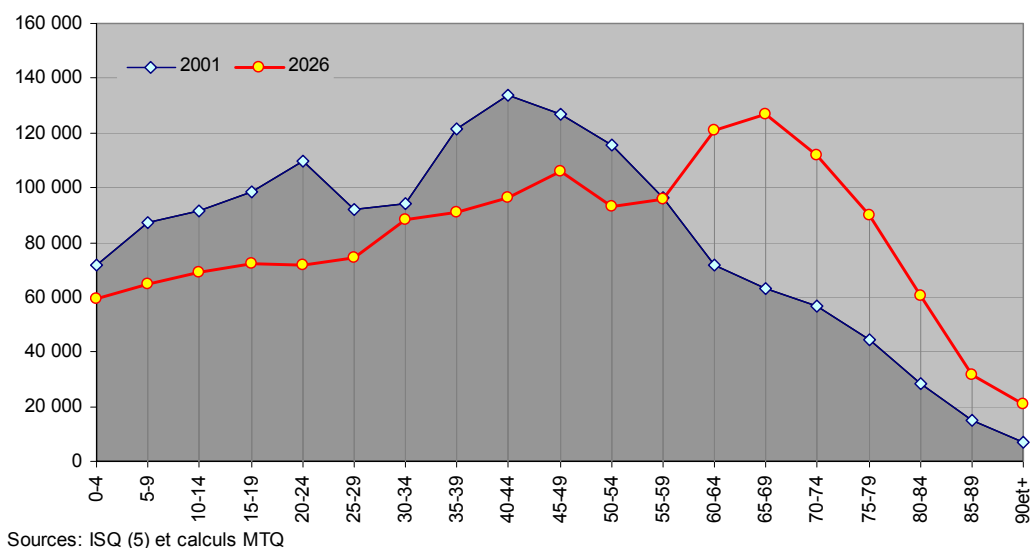
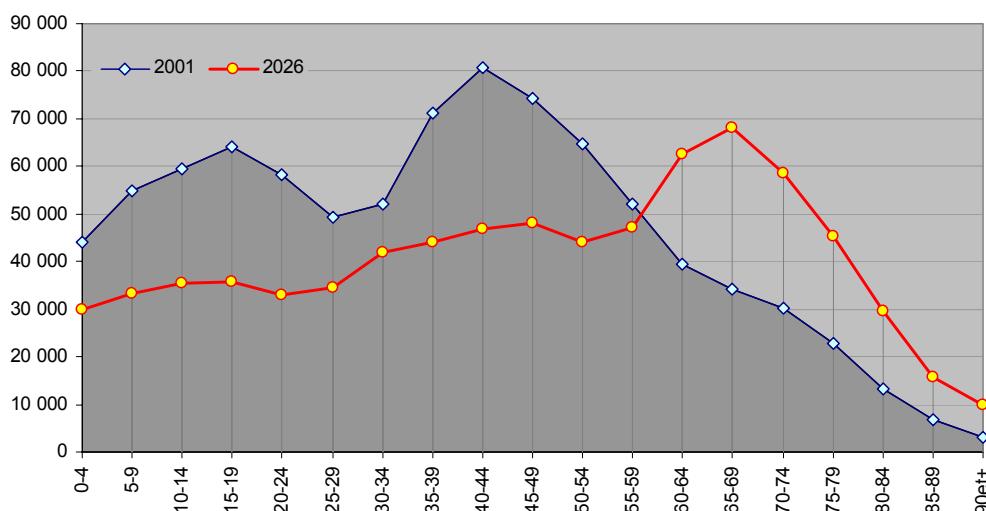


Figure 11 – Québec central, structure d'âge de la population 2001 et perspective 2026

Dans la mesure où les caractéristiques actuelles devraient se perpétuer, la situation prévisible devrait être sensiblement moins bonne pour les régions du Québec central (Figure 11). Peu attractives pour les immigrants, qui préfèrent nettement la région de Montréal, l'Outaouais ou même l'Estrie, ces régions ne pourront probablement pas beaucoup compter, à l'avenir, sur les apports de population provenant des régions périphériques qui seront en décroissance. La région de la Capitale et la Mauricie, présentant aussi une fécondité particulièrement faible à l'échelle de la province (ISF de 1,32 et 1,37 contre 1,51 pour l'ensemble du Québec), il ne semble y avoir aucun facteur vraiment positif pour ralentir le vieillissement.

C'est cependant du côté du groupe des régions ressources que la situation prévisible paraît la pire. Ces régions semblent en effet engagées dans un double mouvement de vieillissement et d'érosion qui ferait fondre les cohortes du baby-boom à mesure qu'elles avanceront en âge (Figure 12).



Sources: ISQ(5) et calculs MTQ

Figure 12 – Régions ressources, structure d'âge de la population 2001 et perspective 2026

Pendant des décennies, ces régions se sont caractérisées par d'importantes pertes migratoires chez les jeunes adultes et elles commencent maintenant à perdre aussi de la population chez les gens plus âgés qui, profitant de la retraite, veulent se « rapprocher des grands centres » et se rapprocher de leurs enfants, par la même occasion.

Les mouvements de départ auraient-ils été amplifiés par certaines difficultés économiques récentes ? Cela paraît plausible. Doit-on pour autant espérer un revirement de tendances qui permettrait à ces régions de renouer avec la croissance ? Cela serait certainement exagéré. S'il n'y a probablement pas lieu de craindre la formation de « spirales de décroissance » qui saperaient, à tour de rôle, les bases économiques et les bases démographiques de ces régions, on doit néanmoins considérer que les progrès techniques et les gains de productivité qui pourraient assurer la pérennité des grandes entreprises de ces régions, se traduisent généralement par une réduction de leurs besoins en main-d'œuvre...

5. EN CONCLUSION : PLUS DE MONDE LA OU IL Y EN A BEAUCOUP, MOINS OU IL Y EN A PEU ET PARTOUT, DES PLUS VIEUX

Une conséquence qui vient immédiatement à l'esprit quand on associe vieillissement de la population et enjeux de transport c'est qu'il risque d'y avoir, dans un avenir assez proche, beaucoup plus de conducteurs âgés sur nos routes. En fait, on peut ranger cette éventualité parmi les événements les plus probables, mais il n'est pas certain que l'on doive absolument s'en inquiéter et craindre qu'il s'agisse là d'un facteur trop important d'aggravation de l'insécurité routière.

Selon les études menées par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), qui suit cette problématique de très près, les conducteurs très âgés (75 ans et plus) présenteraient effectivement des risques d'accidents plus élevés que la moyenne mais

quand même sensiblement moins élevés que les plus jeunes (Tableau 2). Toujours meilleur que celui des conducteurs de 16-19 ans, leur score est plus mauvais que celui des 20-24 ans uniquement au regard des accidents mortels par 100 millions de kilomètres parcourus. Sachant cependant que la limitation de leurs déplacements est justement une des principales stratégies d'adaptation des conducteurs plus âgés face à la diminution de leurs capacités, on peut considérer que ce danger supplémentaire est un risque essentiellement théorique. Les risques associés aux limitations dues à l'âge seraient donc moins grands que ceux liés à la jeunesse et à l'inexpérience.

Tableau 2 – Taux des blessures mortelles et graves par 100 000 titulaires et par 100 000 000 de kilomètres parcourus selon l'âge en 2003

Âge	Nombre d'accidents		Titulaires	Kilométrage parcouru	Taux des accidents par 100 000 titulaires		Taux des accidents par 100 000 000 de kilomètres	
	Mortels	Graves			Mortels	Graves	Mortels	Graves
16 – 19	60	657	133 902	9 870	44,80	490,66	4,54	49,72
20 – 24	94	957	349 768	14 082	26,87	273,61	1,91	19,43
25 – 44	308	2 880	1 865 285	15 239	16,51	154,40	1,09	10,14
45 – 64	252	1 855	1 735 863	15 304	14,51	106,86	0,95	6,99
65 – 74	62	383	393 054	11 064	15,77	97,44	1,43	8,80
75 ou plus	37	217	170 044	9 345	21,76	127,61	2,33	13,66

Source: Bordeleau 2006

S'il faut certainement continuer de suivre la situation de près, il n'y aurait donc pas lieu de s'alarmer des impacts du vieillissement sur la sécurité routière.

Pour plusieurs, l'automobile est le moyen privilégié de conserver sa mobilité plus longtemps et donc de garantir son autonomie. Il s'agit là d'un point extrêmement positif qu'il nous faut préserver d'autant qu'il n'existe pas de solution de rechange simple, ni sur une base individuelle ni sur une base collective, pour prendre en charge les déplacements de personnes âgées souffrant d'incapacités légères.

D'autre part, en tenant compte des perspectives différentielles de vieillissement, il semble assez probable que les déplacements pour motif travail et donc, la circulation aux heures de pointe, soient appelés à diminuer dans plusieurs régions au cours des prochaines décennies. Certes, après avoir vécu sous l'emprise des problèmes de chômage pendant des années et des années, la perspective d'une diminution de la main-d'œuvre disponible peut paraître incongrue... C'est pourtant ce qui semble devoir se produire à brève échéance dans l'ensemble des régions ressources, ainsi que dans le Québec central à un peu plus long terme.

On comprendra cependant que ces perspectives de diminution de la circulation ne valent que pour les zones où, actuellement, il n'y a pas ou très peu de problèmes de circulation. Dans le sud-ouest du Québec, où les perspectives de croissance sont élevées, les effets du vieillissement seront d'un autre ordre. Pour l'essentiel, les places laissées par les baby-boomers dans la population active devraient pouvoir être occupées par les générations montantes (Figure 10). Il n'y aurait donc pas, à ce titre, de diminution d'activité à craindre ou à espérer. Les baby-boomers étant par contre appelés à fournir, au cours des prochaines décennies, de grandes cohortes de jeunes retraités, il faut s'attendre qu'il en découle des activités et des déplacements supplémentaires, dans des volumes qui ne seront certainement pas négligeables...

REFERENCES

- 1- BORDELEAU Bertrand, Société de l'assurance automobile du Québec, **Évaluation et évolution de 1993 à 2003 du bilan routier des usagers âgés de 65 ans ou plus**, in AQTR, Les infrastructures en transports, un patrimoine à enrichir, recueil des communications du 41^e congrès annuel [en ligne] <http://aqtr.qc.ca/documents/Congres/Conferences2006/41Congres/index.html>
Consulté le 23 octobre 2006
- 2- INED, Différents indicateurs pour un pays, Natalité, Fécondité / FRA 1950-2004 [Base de données en ligne],
http://www.ined.fr/fr/pop_chiffres/pays_developpes/conjoncture/differents_indicateurs/ Consulté le 23 octobre 2006
- 3- Institut de la statistique du Québec (ISQ), **Naissances et taux de fécondité selon l'âge de la mère, Québec, 1999-2005**, [En ligne], Mise à jour : 5 septembre 2006:
http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/naisn_decés/naissance/402.htm
Consulté le 16 octobre 2006
- 4- Institut de la statistique du Québec (ISQ), **Naissances et taux de natalité, Québec, 1900-2005**, [En ligne], Mise à jour : 5 septembre 2006:
http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/naisn_decés/naissance/401.htm
Consulté le 16 octobre 2006
- 5- Institut de la statistique du Québec (ISQ), **Perspectives démographiques, Québec et régions, 2001-2051, édition 2003**, [En ligne] :
http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/persp_poplt/pers2001-2051/index.htm
Consulté le 16 octobre 2006
- 6- PICHETTE, Fernand, **Profil des titulaires de permis de conduire: 1970-1982**, Régie de l'assurance automobile du Québec, Québec, 1984, 45p.
- 7- Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ), **Bilan – Tome 1: Accidents, parc automobile, permis de conduire**, publication annuelle : 1984 -1989, Régie de l'assurance automobile du Québec, 1985 à 1990
- 8- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), **Dossier statistique, Bilan, Accidents, parc automobile et permis de conduire**, publication annuelle : 1990-2005, Société de l'assurance automobile du Québec, 1991 à 2006
- 9- Statistique Canada, Division de la démographie, **Statistiques démographiques annuelles 2005**, Ministre de l'Industrie, Mars 2006, No 91-213-XIB au catalogue
- 10- Statistique Canada, **Population selon l'année d'âge et le sexe**, Recensements de 1996 et de 2001, Données intégrales
- 11- Statistique Canada, **Population selon le statut de mobilité cinq ans auparavant, le groupe d'âge quinquennal et le sexe**, Recensement de 2001, Données échantillon
- 12- Statistique Canada, **Population selon le groupe d'âge quinquennal et le sexe, Canada, provinces et territoires, recensements de 1921-1996 - Données intégrales**, Série le Pays, Recensement de 1996